

N:o 4.

Lyhyttä

Neuvoja kuskeille

Silain asettamista, valjastamista ja
ajamista warten.

Kristianian eläinsuojelus-yhdistyksen toimittama.

Norjan kielestä suomentanut
A. G. Candolin.





Oskariyhtiön
„Suomen eläinsuojeluksen ja eläinhoidon“ kustantama.
W a s a.

Hinta 50 penniä.

Waasan Puuvillatehdas Osakeyhtiö

myy useimpien kauppiasten kautta kaupungissa ja maaseuduilla hyvintunnetuita ja palkituista

Puuvillalankojaan ja Kankaitaan.

 Erityisyyksiä: 

Kalastajalankoja, Sukkalankoja kaikenvärisiä,

Virkkaus- ja Täytelankoja,

Läninkikankaita, Flannelet'ia 150 eri kuusia, *Kartiinikankaita.*

Kyllästytettyä *Purjekangasta, Presenninkikangasta* ja

Markiisikangasta, Lippukangasta,

Juusto- ja Voikangasta.

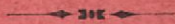
Silakkajatoja, Muikku-, Särki- ja Ahvenverkkoja y. m.

Omia myymälöitä on **Waasassa**, Kokkolassa ja Helsingissä. Kommissioonivarastot Kokkolassa Otto Rodénilla ja Turussa E. Nylundilla.

Sähköosote: **Spinneriet.**

Telefoni: Myymälään 11.
Konttorin & toimiston 25.
Toimitus johtajan 230.



Waasan Puuvillatehdas Osakeyhtiö
Waasa.



Wasa Bomullsmanufaktur Aktiebolag

försäljer genom de flesta köpmän i städerna och på landet sina välkända och prisbelönade

Bomullsgarn och Väfnader.

 Specialiteter: 

Fiskaregarn, Strumpgarn i alla färger,

Virk- och Fyllningsgarn,

Klädningsstygg, Flannelet i 150 olika mönster, *Gardintyg.*

Impregnerad *Segelduk, Presenningsduk* och *Markistyg.*

Flaggduk, Ost- och Smörduk.

Strömmingssköt, Muik-, Mört- och Abbornät, m. m.

Egna försäljningar finnas i Wasa, G:la Karleby och Helsingfors. Kommissionslager i G:la Karleby hos Otto Rodén och i Åbo hos E. Nylund.

Telegrafadr.: **Spinneriet.**

Telefon: Försäljningsbutik 11.
Kontor & expedition 25.
Verkst. direktör 230.

Wasa Bomullsmanufaktur Aktiebolag
Wasa.

N:o 4.

Enhyitä

Neuvoja kuskeille

Silain alettamista, valjastamista ja
ajamista warten.

Kristianian eläinsuojelus-yhdistyksen toimittama.

Norjan kielestä suomentanut
A. G. Candolin.



Osakeryhtiön
„Suomen eläinsuojeluksen ja eläinhoidon“ kustantama.
W a a s a.

Sinta 50 penniä.

Hewosen kohtelevinen työn aikana on melkein tyhjentämätön aine; sillä jokaista hevosta täytyy kohdella jotenkin omalla tavallaan. Joka kerta kuin kelpo kuski valjastaa uuden hevosen wainujen eteen, niin hän huomaa, että se waatii erityistä kohtelutapaa. Sentähden ei tässä voidakaan käsitellä kaikkia yksituiskohtia, vaan ainoastaan huomautetaan, että kuskin aina niin pian kuin mahdollista tulee koettaa oppia tuntemaan hevostensa luonteen eli temperamentin sekä niitten työkywyn ja omituisuudet. Kuskin tulee sitten tietää, kuinka hänen kuskinsa tapauksessa on parhaiten menettelevinen. Omituisuuksien parissa hänen toisinaan täytyy tulla toimeen, mutta hänen täytyy pitää huolta saadaakseen ne pois hevosesta mitä pikemmin. Yleensä hänelle tässä huomautetaan muutamia yleisiä sääntöjä, joita tulee ottaa huomioon hevosta käyttäessä. Kuskin tulee ajaa-ksaan aina ottaa kaikki asiaa huomioon; ensiksi ottaa waari itsestään ja niistä henkilöistä, jotka mahdollisesti istuvat wainuissa taikka matkustawat tiellä, toiseksi: hevosista. Kun sanotaan ensiksi itsestään j. n. e., niin se on siitä syystä, että olemme oikeutetut wälttämään, että kun ainoastaan voidaan kaventaa kuormaa taikka tehdä se hevoselle mukawammaksi saatamalla itsensä taikka muita waaraan, silloin eläin-suojelus harrastus on huonosti onnistunut. Kun on walittawa, kumpaa-ko tulee säästää hevostaan waiko yksituisia henkilöä waiwautumisesta, niin ei pidä arwellaakaan pitää henkilöä, ihmistä, eläintä parempana. Löytyy kuitenkin monia tapauksia, joissa eläinten työn helpottaminen on paikallaan, ja joista ei ole wahinkoa, vaan pikemmin hyötyä ihmisille, ja etenkin hevosten omistajille; sillä ei ole waikea hymärtää, että hevonon, jota ei ylellisesti rasiteta, ja jota yleensä hywin kohdellaan, ei ainoastaan kestä kauwempaa aikaa, ei tule niin nopeasti kaatiksi kuin se, jota ylellisellä työllä rasitetaan; mutta se tulee myöskin säwyisämmäksi eikä niin helposti wihaiseksi.

Waljaisiin nähden, joita hevosten ajossa käytetään, nimittäin wainuista ja filoista on huomattawa: wainujen täytyy tietysti, mitä suuruuteen tulee, olla hevosen mukaiset eli päinwastoin. Suurien wainujen edessä, joilla ajetaan raskaita kuormia, käytettäköön ainoastaan suuria, wäfewiä hevosia. Mutta kun se on tarpeätä, että wainut owat mitä mahdollista feweimmät samalla kuin owat walmistetut mitä

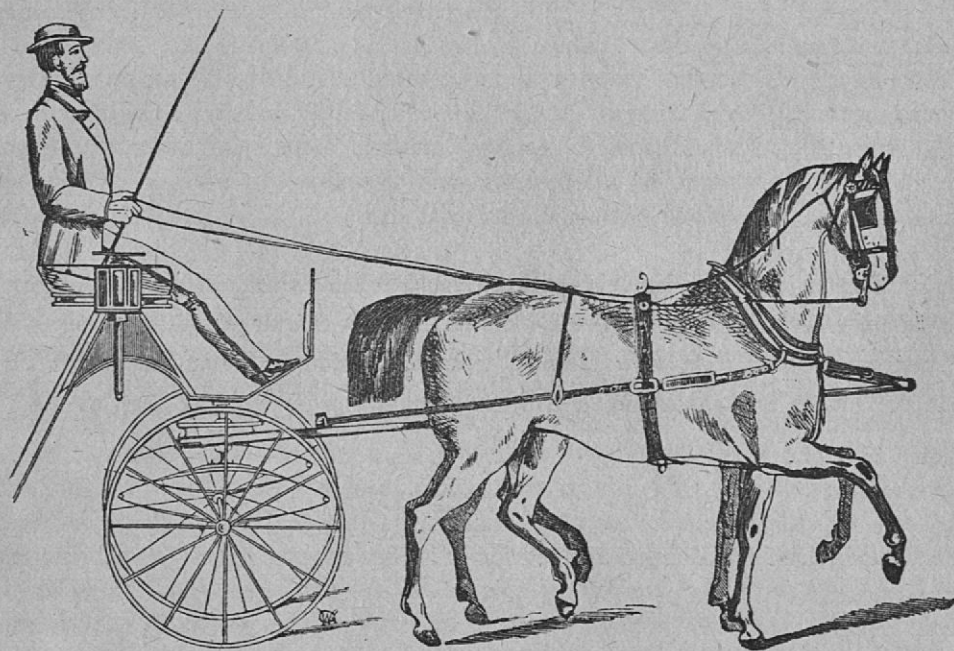
parhaimmasta ja kestävimmästä aineesta, niin olisi aina paras ostaa vaunuja hyvistä tehtaista; muuten on tietysti vaunutehtailijan asia valmistaa vaunut niin mukaviksi kuin mahdollista. Ostajan täytyy kumminkin ottaa waari, ettei etupöyrät ole liian matalat. Niitten täytyy tietysti olla takapöyriä matalammat, mutta kun ne ovat hyvin matalat, niin ne suuresti lisäävät vaunujen raskautta. Muun muassa akseli kuluu tarpeellista enemmän, ja epätasaisuudet tiellä ovat vaikeammat voittaa kuin jos etupöyrät ovat suuremmat.

Laitos, jota ei mistään vaunusta saisi puuttua, vaan jota hevosille ja vaunuisia matkustaville henkilöille suureksi haitaksi harvoin käytetään, on jarru. Tällä ei ainoastaan alasmäkeä ajettaessa voida suuresti keventää hevosen kuormaa, vaan myöskin kun sen tulee wetää raskasta kuormaa vastamäkeä, jossa viimeainituspa tapauksessa voidaan jarruttaa ja antaa hevosen lewätä muutamia hetkiä? Jarru on myöskin yksinkertaisin ja helpoin keino onnettomuuksien waralle, kun hevonen ottaa ajajalta wallan ja lähtee laukkaamaan.

Toinen laitos, jota myöskin hyvin harvoin käytetään, on hevosuojuri. Tämän laitoksen, johon on järjestetty teräspontimia, ja joka on asetettu wetonuurain ja raskaitten yhtymäpaikkaan, tarkoituksena on olla kimmovaivana välittäjänä hevosen ja vaunujen välillä. Kun nämät ovat liikkeelle pantawat, niin ei hevosen tarwittu tähän käyttää kaikkea voimaansa, ja ränkien paino eläimen ruumista vastaan, kun wetohihnat piukottuwat, ei ole niin kivistävää eläimelle, joka siitä syystä tulee vähemmin taipuwaitseksi peräytymään, kun kuorma on raskas. Etenkin nuorille hevosille, joilla on vielä vähän ajettu, käytettäväön hevosuojuria; sillä tämän kautta on vähemmän waaraa sen wivuriksi tulemisesta; vähempikin weto jännittää hevosuojuria, ja kun hevonen huomaa pääsevänsä voitolle, niin se tulee taipuwaitseksi käyttämään kowempaa voimaa, kuin silloin, kun se raskaan kuorman tähden ei huomaa mitään tulosta ponnistuksestaan, ennenkuin se on hyvin suureksi tullut. Sitäpaitsi hevosuojuri suojelee hevosta täräyksiltä, joita se saisi lapoihinsa wetäessään waunua epätasaisella tiellä, ja sen lisäksi se vielä suojelee siloja. Hevosajureita löytyy monenlaisia, eivätkä ne maksu paljon.

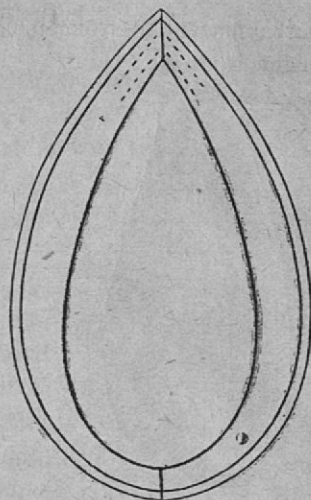
• Mitä siloihin tulee, niin ne tietysti tehtäväön paraimmista aineista — halvat silat woivat harvoin olla kestävät; sillä se on huonoa taloutta, kun panee henkensä ja jäsenensä waaraan, jäästääkseen muutamia markkoja. Mutta ei se vielä riitä, että silat ovat hyvästä aineesta; niitä täytyy myös hyvin hoitaa, puhdistaa ja raswata, sillä muussa tapauksessa paraskin nahka tulee pian keltvottomaksi. Tässäkin suhteessa

Tämän pienen kirjan perusteeksi on käytetty Lehtori Goldschmidt'in „Rööpen-
haminan eläinsuojelus-yhdistyksessä“ pidetty, „Dyrewennenisjä“ julkaistu esitelmä
„Gewosen kohtelemisesta työn aikana“, jonka kirjoittajan ja kustantajan hyväntah-
toisella luvalla on laajentanut ja osaksi muuttanut Kowitallimestari Swerdrup.

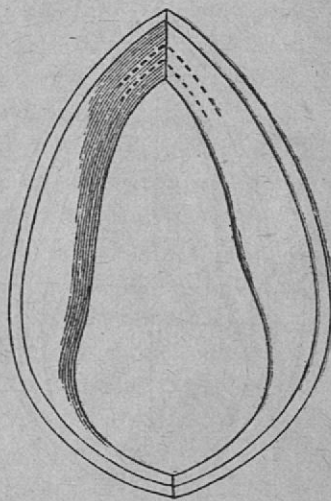


Kuva 1. Hyvin valjastetut ja oikein ajetut ajoneuvot.

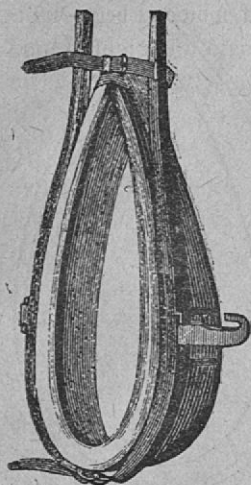
on paljon parannusta matkaan saatawa; tarwitsemme ainoastaan mennä kadulle nähdäksemme, kuinka harvinaista se on, että kuskit pitävät silat sellaisessa kunossa, kuin niitten wälttämättä tulee olla, säilyttääkseen osaksi niitten kestäwyhyttä ja osaksi norjuutta, jonka puutteessa ne, waikka olisimat tehdyt kuinka hywin tahansa, tulewat fidutus koneyksijä hevoselle. Kieltämättä on yhtä tärkeää pitää siitä huolta, että ränget mukautuwaat oikealla tawalla hevosien ruumiiseen, ja tässä suhteessa tapaa warjin paljon laiminlyönniä kusmien puolelta, waikka on tosin myönnettävä, että monissa tapauksissa on satulamaakarin wika, kun hän on laittanut ränget sellaisiksi, että on mahdoton saada niitä oikein sopimaan. Etenkin kaari saa wäärän muodon, kun se tawallisesti on melkein soikea (Kuwa 2), jotawastoin sen siihen ruumiin osaan nähden, johon se sijoitetaan, tulee olla paljon leweämpi alhaalta kuin ylhäältä eikä saa olla warjin säännöllinen (Kuwa 3), josta tulee wakuutetuksi, kun katselee hevosta etupuolelta. Se ei myöskään ole harvinaista, että renkaat, joihin aisain etupäätt kiinnitetään, owat warjin liian alhaalla. Tämä on useinkin wikana ränkien puristamisessa. Kuten tunnettu käytetään hywin paljon norjalaisia ränkiä ja wälkkia. Täten on tosin saawutettu se etu, että janoja ränkiä saattaa käyttää usealle hevoselle; mutta tämä etu tuskin woittaa näitten ränkien puutteet. Näistä paraiten tehdytkään eiwät sowella lastojen liikunnan mukaan, waan käywät suoraan alhaalta alaspäin, jonka kautta wetowoiman oikean lähtökohdan määrääminen tulee waikeaksi; tähän tulee vielä lisäksi, ettei ränget ajaessa milloinkaan pysy paikoillaan, waan owat aina kahnaawassa liikkeessä, ja jos lawan kärki on laiha, taikka jos ränkien alla ei ole wälkkia, niin ei se ainoastaan tule hevoselle kiusalliseksi, waan myöskin, kuten usein tapahtuu, waikeuttaa



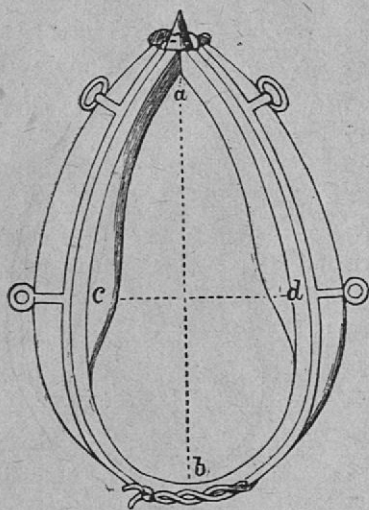
Kuwa 2.



Kuwa 3.



Kuva 3.



Kuva 4.

lyöttämiä. Jos tällaisia ränkiä tahdotaan käyttää, niin amerikkalainen malli on hyvin suositettava, ja näitä on viime aikoina alettu hyvin paljon käyttää Kristianiasa työajaisissa.

Ränkien täytyy sopia hyvin hevosen olkapäähän, ne ei saa alhaalta kaulan ympäri olla liian laueat eikä liian ahtaat, niitten täytyy myöskin olla sopivan pitkät, niin että käsi leveydeltään mahtuu ränkien ja hevosen kirkun väliin.

Kun annetaan valmistaa uusia ränkiä, niin satula-
maakarin wälttämättömästi täytyy ottaa mitta siitä hevo-
sesta, jolle ne tehdään. Mitan täytyy ottaa pituudesta ja
leveydestä keskeltä ränkiä (Kuva 5). Josle löydy vanhaa
mallia, niin otetaan kolmas mitta hevosen kaulan ympäri
siltä kohdalta, johon ränkien yläosa tulee sijoitetuksi. Muuten
sälain luonnollisesti täytyy kaiffialta, missä ne sattu-
wat hevosen ruumiiseen, olla pehmeitä ja kimmoavia, niin

etteiwät lifistä nahkaa. Samoin täytyy ränkien-
kin olla hyvin täytetyt ja ovat tarvittaissa
uudestaan täytettävät, etteiwät tulisi kowiksi, rin-
tahihnain (rintasiloissa) ja selkähihnain täytyy
olla aivan sileät sisäpuolelta, eikä häntäwyö saa
olla liian kaita, waan sen täytyy olla hyvin
täytetty ja pyöreä siltä kohdalta, jossa hännän
alaosa sen peittää. Käyttämällä gummilewyjä
tai suojushuopaa (viime mainittu ehdottomasti
parasta sekä tähän tarkoitukseen että myöskin
täytettyjen kaulapaitain asemasta), joka kiinnite-
tään rint-, selkä- ja niskahihnoihin (rintasiloissa),
voidaan poistaa se kovuus, joka usein on wan-
hain silain wifana ja täten wältetään silain lyöt-
tämisiä, jotka luonnollisesti tekewät työn eläimille
warsin tuskalliseksi, ja paljon enemmän, kuin
useimmat luulewat, ovat syynä siihen, että hevoset

tulewat wifureiksi. Sellaisiakin paikkoja, joita silat ovat lyöttäneet, mutta on huomattu,
ennenkuin suurempia haawoja on ilmestynyt, voidaan auttaa käyttämällä suojushuopaa.

Selvää on, että filain täytyy olla niin tehdyt, että eri hihnoja voidaan helposti pidentää tahi lyhentää, siitä huomautetaan tässä vain sentähden, että usein jonkun ajan kuluksia ei enään voida aivata — joka on siitä seurauksena, että puhdistamista ja voitelemista sekä niistä johtuvaa filain irvoittamista niin suuresti laiminlyödyään.

Kysymys, tuleeko filmälappuja käyttää vai eikö, on samanlainen kuin monet muut — siihen ei voi ehdottomasti vastata eli toisin sanoen: on tapauksia, jolloin niitä välttämättömästi tulee käyttää, toisia taas, jolloin niitä ei tule olla, — voitaisiin sanoa: löytyy hevosta, joilla ei koskaan pidä käyttää filmälappuja, toisia taas, joita ei pidä ajaa ilman niitä.

Jos kysytään, mitä hyötyä filmälapuista on, niin vastataan, että ne estävät hevosta näkemästä sellaista, jota ei saa nähdä, senkautta ettei se voi katsella sivuille eikä taaksepäin. Tällä on todellisuudessa paljon suurempi merkitys, kuin moni luulee; sillä filmälappujen kautta hevonen ei tule ainvoastan leivollisemmaksi, vaan myöskin jos hevosta, joka on vähän hermostunut, ajetaan toisen kanssa parissa, jota toisinaan täytyy ruoskalla kehoittaa, niin edellämäinittu, jos se on ilman filmälappuja, peljästy kuskin pienimmistäkin liikkeistä.

Kun tavallisesti n. k. „jalot“ hevoset ovat taipuvaisia hermostumiseen, ja tällaisia hevosia säännöllisesti käytetään herrasvaunujen edessä, niin on huonosti pidetty huolta vaunuissa istuvien ja matkalla olevien henkilöitten turvallisuudesta, jos filmälappujen käyttäminen laiminlyödyään tällaisten hevosten suitsissa.

Mutta kun filmälaput ovat pakkokeinoja, niin niitä tulee välttää kaikissa muissa tapauksissa, s. o. kun hevonen on niin leivollinen luonteeltaan, ettei se peljästy kohdassaan jotakin tavattomampaa, taikka kun sen wetämä kuorma on niin raskas, ettei ole vaaraa hevosen pillastumisesta. Raitiotiehevosilla ja työhewosilla alkoon siitä syystä milloinkaan käytettävä filmälappuja. Näitten täytyy joka tapauksessa olla oikein kiinnitettyt, ei niin kovaasti, että painavat filmiin päälle, eikä niin löyhästi, että altuisesti liikkuvat niinkuin jonkunlaiset siivet, ei liian korkealle eikä liian matalalle, vaan niin että hevosen filmä on juuri filmälapun keskikohdalla.

Toinen kohta valjaista, josta on sytä vähän puhua, ovat k a n n a t u s - o h j a t. Näitä tavallisesti käytetään sellaisissakin tapauksissa, jolloin ilman niitä ei ainoastaan saattaisi, vaan myös ehdottomasti täytyisi tulla toimeen. Kannatusohjain kautta estetään pään ja kaulan vapaat liikkeet, ja hevoselle tehdään vaikeaksi käyttää koko sitä voimaa, jota suurempaan kuormaan tarvitaan. Kun hevonen wetää kuormaa, niin voidaan nähdä kuinka se kurottaa kaulaansa eteenpäin ja usein

taiwuttaa sitä hywin alaspäin; sen kautta se koettaa kewentää kuormaa, panemalla niin suuren osan ruumiinsa painosta kuin mahdollista siihen osaan waljaista, jossa kuorma ensin painaa — ränkiin tahti rintahihnaan. Ettei hewonen sitä tee herättääkseen ajajassa sääliä, sen huomaamme, kun tarkastelemme henkilöä, joka wetää ratsaita. Hän ei kumarra ainoastaan päätänsä ja kaulaansa eteenpäin, vaan myöskin koko yläruumistaan, että ruumiin paino niin paljon kuin mahdollista auttaisi rattaitten kuljettamista. Jos wetäjä kauriilla sanoilla ja maksusta saadaan sotilaan tarwoin kulkemaan, niin saadaan nähdä, ettei kestä kauwan, ennenkuin hän alkaa kowin hikoilla, ja häntä ei luultawasti enään saa koetta uudistamaan. Jos häneltä kysytään miltä tuntui wetää sillä tawalla, niin saadaan wastaukseksi, että tefi kowin fiipeätä käsiwarfissa ja säärisä; sillä kun hän ei woi auttaa kuorman wetämistä kumartamalla yläruumista eteenpäin, niin käsiwarfi- ja sääri-lihakfien täytyi kaiken toimittaa.

Siis täytyy ehdottomasti waatia, ettei kannatusohjia saa käyttää työhewosille, olkoot ne minkälaiset tahansa. Niitten käyttämistä waunuhewosille ei saata kieltää, jollei waunut ole kowin rasfaat, taikka jos niissä istuu monta henkilöä. Kannatusohjia ei kumminkaan saa pingottaa lyhemmiksi, kuin on tarpeellista; ne eivät saa wetää kuolaimia suupieliin, ja jollei hewonen saa helposti kaulaansa kääntymään, niin niitten täytyy olla mahdollista löyhimmällä, koska pingotus wastaisessa tapauksessa saattaa waikuttaa werenkulkua hewosen päässä. Kannatusohjain käyttämistä ajohewosilla on ennemmin kaskettava kuin kiellettävä siitä syystä, että nämät tawallisesti owat niin tulisia luonteeltaan ja waatiwat niin pinkkoja ohjia, että kuskin saattaa olla waikkea niitä ohjata ilman kannatusohjia. Jos sen lisäksi waunujen edessä on sellainen hewospari, joista toinen tahtoo kulkea edellä ja waatii pinkompia ohjia, josta seuraa epätafainen wetäminen, niin tämä voidaan auttaa siten, että kiihkeämmän hewosen kannatusohjat jänmitetään lyhemmiksi kuin toisen. Parihewosten täytyy pitää päänsä yhtä korkealla, ja se tulee mahdolliseksi kannatusohjia käyttämällä. Meensä nämät ohjat woiwat olla taitawan ja warowan kuskin käfissä suureksi hyödyksi. Joka tapauksessa kuskin täytyy muistaa, että, kun kannatusohjilla warustettu hewonen kompastuu, niin se kaatuu helpommin kuin sellainen, jolla ei niitä ole, juuri siitä syystä, että hewosen liikuntokyky tulee rajoitetuksi, ja sen kautta kyky nuuttaa painopisteen paikkaa wähenee.

Kun matka on pitkä, ja siis on luultawa että hewonen wäsyhy, niin täytyy olla ilman kannatusohjia, taikka kumminkin, heti kun huomaa hewosen wäsywän

tulee ne irroittaa. Nyt ei enään ole waaraa, että hevoset saavat ajajasta voiton, ja sitä paitti niitten tulee saada mahdollista suurinta helpotusta työssään. Wihdoinkin kannatus-ohjat ovat irroitettavat, kun tie on mäistä. Mlösmäessä nimittäin, niinkuin jokaisen tulee helposti ymmärtää, hevosen kuorma tulee raskaammaksi, jollei se saa taiwuttaa kaulaansa.

Mäkiwyötä tulee, paitti kaupunkiwaunuisja, käyttää ainoastaan raskaitten waunujen ohessa ja mäistä tietä ajaessa, koska ne ovat hevoselle haitaksi; mutta ilman niitä jaatetaan silloinkin olla, kun waunuisja on jarru, jota ei milloinkaan saa puuttua. Mäkiwyöitten hevosen takaosassa kulkewa hihna ei saa olla liian kaita.

Kuolaimiin nähden on waarin otettava, ettei päittimet ole liian pingot taikka kaidat. Rantifuittien, joita tulee käyttää ainoastaan wälttämättömästi tarwittaisja ja kun on hywin tottunut ajaja, täytyy sopia hywin hevosen suuhun. Ne eivät saa olla liian kaidat eikä liian leweät, eivät myöskään liian ohuet, taikka wetää suuta liiaksi auki; sillä jina tapauksessa puristus suurimaksi osaksi kohtaa sitä osaa leuhaluusta, jossa ei ole hampaita, ja sitä syntyy kowa tuska. Jota helläsuisempi hewonen on, sitä warowaisempi tulee tässä juhteessa olla. Poskiketjut, jotka wäännetään wajemmalta oikealle, kunnes tulewat latteiksi, eivät saa olla lyhemmät, kuin että kaffi jornea mahtuu niitten wäliin. Rantien alioja (wälimatka kuolaimista siihen renkaaseen, johon suutjet kiinnitetään) ei saa olla liian pitkä, ettei rantien waikutus olisi liian kowa — jäänmöllisesti se ei saa olla muuta kuin kaffi kertaa ylempää haaraa pitempi. Suuttien täytyy, olematta jyrkät, olla wahwasta ja täysin keliwollisesta nahasta. Rantifuittien täytyy olla litteästä nahasta ja solmuttomat. Sisemmät ristifuitset soljetaan 3 tahti 4 tuumaa pitemmiksi kuin ulommat.

Mitä silain selkään asettamiseen tulee, ajajan täytyy ensiksi otta siitä waarin, että hewonen sitä tehdessä seisoo hiljaa, ja toiseksi tarwoin katsoa, että kaikki hihnat ovat alwan säleät ja että yksitwiset silain osat ovat niin sowitzetut, ettei ne estä hevosen liikkettä, sen wetäessä. Hywin tawallinen wika Norjassa on se, että ajaja, asetettuaan filat selkään, ei sowitza niitä hevosen mukaan kiinnittämällä solkia uudestaan, kun hän ne on wetänyt kiinni, waikka filat ennen olisiwät olleet aiwan erisuuruisella hevosella.

R i n t a h i h n a a (rintafiloijsa*) ei sa asettaa niin alhaalle, että se estää

* Täydellisyuden wuoksi kerrotaan tässä rintafilain waljastamisesta, waikka ei niitä woida suosittaa. Josin rintahihna on keweämpi kuin ränget ja niitä woi käyttää jokaiselle hevoselle, mutta nämät edut häwiäwät kokonaan sen kautta, että wetowoima rintafiloijsa saa wäärän läh-

etulapain liiffeitä, eikä niin ylhäälle, että se puristaa hevosen kurkkua ja siten vaikeuttaa hengittämisen; kun se asetetaan vähän lawankärjen yläpuolelle, niin se on sovelialla paikalla. Jos käytetään norjalaisia ränkiä, jotka soveltuvat hyvin hevoselle, niin niskahihna ja rinnustin kiinnitetään siten että edestäpäin saatetaan pistää käsi ränkien ja hevosen väliin. Ränget eivät myöskään saa olla liian korkealla eikä liian matalalla, vaan niin, että jää kämmentäseleveys rinnustimen ja hevosen kurkun välille.

Jos käytetään luokkaränkiä, niin valjastaminen aletaan siten että ränget asetetaan ylös-alaisin hevosen päähän, ja sitten ne käännetään oikeinpäin harjan suuntaan, heti pään takana, missä laula on kaidin. Tärkeintä on se että tämä tehdään warowasti ja käyttämättä raakaa voimaa.

Satula (sitolffa) sioitetaan häppäitten alimpaan osaan, ja rakit kiinnitetään siten, että rakheet ja wetohihnat tekewät suoran wiivan. Jos kannattimet ovat liian pitkät, niin se on hyvin rumaa; jos ne ovat liian lyhyet — hyvin tavallinen wirhe — niin wetohihnoissa muodostuu kulma solkien kohdalla, hevosen wetäessä ja satula painaa hevosen selkää. Watsawhyön tulee muodostaa suoran kulman wetohihnain kanssa.

Säntäwyötä ei saa jännittää liian pingoksi, ja täytyy tarkoin katsoa, ettei tule jouhia sen ja hännän aliosan väliin.

Päälliswyö, kun kammitja löytyy, puutetaan tämän silmukan läpi ja kiristetään niin lujaan, ettei satula muuta paikkaansa.

Watsawhyötä ei saa kiristää liian kovaan.

Kammitjaa, jonka tarkoituksena on etupäässä pysähtyessä estää ränkien luisumista liiaksi eteenpäin hevosen laulaan, ei saa pingottaa liian lyhyeksi, vaan päinvastoin niin, että woi vähän liikkua.

Häpäshihna (rintasilloissa), jonka yläosa täytyy olla tarpeeksi leweä, kiinnitetään häppään korkeimpaan kohtaan, winoon asentoon, ja jollei hevonen pidä laulaansa jotenkin korkealla, niin häpäshihnan täytyy yhdistää satulaan, ettei se luisuiksi hevosen laulaan. Häpäshihnan warsinaisena tarkoituksena on pitää rintahihnaa oikeassa paikassaan, ja on siitä syystä warsin wälttämätön parisilloissa, joissa

tököhdän, ja että rintahihna estää lawan liiffeitä, kun se aiwan kytkee rinnan. Rintasilaa tulee siis käyttää ainoastaan silloin, jos waunut ovat niin keweät, ettei hevosen tarvitse muuta kuin juosta edellä woimaansa warsinaisesti käyttämättä, taikka poikkeustapauksissa, kun hevosella on lyöttämiä rängistä ja siloista. Joka tapauksessa kun rintasilaa käytetään, niin sen täytyy seurata lapojen liiffeitä.

vaunun tanfo ollessaan yhdistettynä rintahihnan etuosan kanssa muussa tapauksessa wetäisi tämän liian alas. Kun häpäshihna kumminkin vähän painaa häppäälle, etenkin jos se on pinks, niin on tarkasti huomioon otettava, että nahka on pehmeätä siinä kohdassa, jossa se on häppään päällä ja mieluummin varustettu suojushuovalla.

Selkäwyö pingotetaan niin, että hihna on jotenkin vaakasuorassa asennossa — matalammalla hämmän alla — sekä tulee niin pitkä, ettei se liistä hevosta käydessä, paitti pitäessä vastaan alasmaisissa taikka peruuttaessa.

Päittimet pingotetaan niin, että suitsinauha töin tuskin jattuu suupieleen, jota ei saa wetää ylöspäin, sekä niin, että hevosen filmät owat filmälappujen keskikohdalla. Jos filmät owat ylempänä, niin hevonen voi nähdä filmälappujen ylitse, ja siten hawaita, mitä takana tapahtuu. Tästä seuraa, että näitten tarkoitus kokeaan syrjäytyy. Otsahihnan tulee olla tarpeeksi pitkän. Jos se on liian pitkä, niin ei se pidä päittämiä oikeassa paikassaan, jos se taas on liian lyhyt, niin se kahnaa hevosen korvia. Otsaharja wedetään esiin ja pannaan siwulle otsahihnan alle. Niskahihna ei saa olla harjan päällä, vaan se wedetään huolellisesti pois ja järjestetään. Leuka- ja kuonohihnat pingotetaan niin löyhästi, että edellinen riippuu leuwalla ja että jälkimäisen alle, jonka oikea paikka on tuumaa alapuolella kamutkaswia solki ulkopuolella, saattaa pistää kaksi sormea. Liian lyhyeksi pingotettu leukahihna haittaa hevosen hengitystä; kaikki rakit täytyy pistää oikeaan paikkaansa. Waljaista kuskin täytyy pitää erityisesti huolta suitsista, rintahihnoista ja tankokoppeleista, käyttämisen jälkeen huolellisesti tarkastaa niitä ja korjauttaa niihin tulleet wiat. Sillä näistä kolmesta osasta pääasiallisesti riippuu turvallisuus ajellessa. Tankokoppeleita ei siitä syystä saa, niinkuin monen kuskin tapa on, jättää tankoon riippumaan, vaan ne täytyy puhdistaa ja asettaa riippumaan yhdessä filain kanssa.

Kun filat on pantu hevosen selkään, niin filmät ja hieramet pyhitään kostealla sienellä, kaviot puhdistetaan ja, jos tahdotaan, mustataan ne. Hevonen käännetään senjälkeen takaisin hinkaloon, ja ohjat kiinnitetään kuonohihnaan waljastamiseen asti.

Oikea waljastus (kuwa 1) on ensimmäinen ehto siihen, että kuski luotettavasti voi täyttää welvollisuutensa. Ennen waljastamista kuski tarkastaa wainut sisä- ja ulkopuolelta nähdäkseen, että kaikki on oikeassa järjestyksessä ja puhdistaa niissä mahdollisesti löytyvän toipun tai muun likaisuuden. Jollei liiterissä ole tilaa waljastamiseen, niin wainut wedetään ulos. Kustinpuku, ruoska ja ohjat tuodaan wainuihin. Senjälkeen kuski vielä tarkastaa filoja ja oikaisee wiat, jos niitä on. Waljastaessa on seuraawa huomioon otettava: Tallista wainujen

eteen wiedään se hevonen, jonka tulee olla vasemmalla puolella, niin että oikealla kädellä pidetään kiinni ulkopuolisesta, jo kiinnitetyistä ohjasta ja se, jonka tulee olla oikealla puolella, samoin vasemmalla kädellä. Waunujen luo saavuttua kuski pysähtyy tangon eteen kasvot waunuihin päin käännettyinä, antaa hevosten kääntyä ja asettaa ne tyhneesti paikoilleen. Kun hevoset seisovat paikoillaan tangon wiereessä, niin ensiksi tankokoppeli kiinnitetään jotenkin lyövästi ja senjälkeen sijemmat ohjat kiinnitetään. Wiimemainitun tulee aina tapahtua ennen, kuin wetohihnat kiinnitetään, että ohjiin tarttumalla voidaan heti estää, jos hevoset tahtowat kulkea eteenpäin. Jotta saataisiin hevoset pitämään päänsä yhtä korkealla, ja että ohjat ajaessa olisivat juuri toistensa päällä, niin sen hevosen ristiöhja, joka pitää päätänsä korkeammalla, kiinnitetään toisen alle. Sitä ei saa kumminkaan tehdä, jos se hevonen, joka pitää päätänsä korkeammalla, on hywin helläsuinen, sillä siinä tapauksessa sitä aina häiritsee toisen ohjan paino. Jos hevoset pitävät päänsä yhtä korkealla, niin silloin tavallisesti vasemmanpuoleisen hevosen oikeanpuolisella käppä ristiöhja asetetaan alapuolelle. Tavallisia työhevosia ei pidä koettaa saada pitämään päätänsä korkeammalla, kuin ruumiinrakennuksensa mukaan helposti woiwat; sillä muussa tapauksessa kaulan liikuntaa waikeutetaan ja sen kautta kuorman wetämistä.

Seti kun ristiöhjat owat kiinnitetyt, niin kuski menee oikeanpuolisen hevosen takapuolelle, kiinnittää sen wetohihnat ja vasemmanpuoleisen hevosen sijemman hihnan, ottaa waunuihinsa olewat käsiöhjat ja kiinnittää ne oikeanpuoleiselle hevoselle. Nyt oikeanpuoleinen tankokoppeli kiinnitetään tarpeellisen lyhyeksi, ja oikeanpuoleiset kannatus-ohjat asetetaan sitolkan koukkuun. Senjälkeä kuski menee vasemman hevosen puolelle, kiinnittää ulkopuoleisen wetohihnan, yhdistää käsiöhjat, panee tankokoppelin solkeen ja kannatus-ohjat hakaansa. Wetohihnoilla tulee olla 1) oikea suunta ja 2) sowelias pituus. Suunta, joka tosin riippuu ajoneuvojen laadusta eikä kuski siis woi sitä muuttaa, ei saa olla liian wiisto eteenpäin ja ylöspäin; on muistettava, ettei hevosen wetäessään tule nostaa, waan lyktää kuormaa eteenpäin. Wetowiivalla, s. o. sillä wiivalla, joka ajatellaan lähtewän kuorman painopisteestä siihen pisteeseen (lawassa), johon woina — hevosen lytkäys — waikeuttaa, täytyy olla jotenkin sama suunta kuin se, johon kuormaa wedetään. Wetohihnojen tulee kuitenkin olla wähän winossa, sillä sen kautta helpotetaan suuresa määräsä waunujen nostamista epätasaisuuksien yli. Wetohihnojen oikeaan kiinnitykseen nähden etuppyörät eiwät saa olla liian matalat.

Wetohihnoilla tulee, kuten mainittiin, olla sowelias pituus. Näitten tulee olla jotenkin pitkät työhevosilla, etteiwät nämät tulisi liian estetyiksi liikkeissään.

Waunuhewosille ne täytyy tehdä jotenkin lyhyiksi, etenkin kaupungissa ajettaessa, kun kuskin muussa tapauksessa on hyvin vaikea äkkiä kääntää sivulle päin, jos tie on ahdas ja ahdinko suuri. Jos waunuhewosilla on erillainen luonne, niin on edullista kiinnittää wilkkaamman wetohihnat yhtä läpeä pitemmiksi, hitaamman yhtä läpeä lyhemmiksi. Paitti että viimeksimainittu täten tulee enemmän eteenpäin waljaissa ja pakotetaan vähän enemmän wetämään, tulisempi hewonen tulee suitsien waikutuksen kautta vähän estetyksi ja säästetyksi. Tankokoppeliin tulee kiinnittää hevoset tankoon, mutta eivät saa estäväisesti waikuttaa hevosien liikkeisiin. Liian lyhyet tankokoppelit waikuttavat sen, että hewonen etupäässä wetää ulommaisella lawallaan ja siitä saat-
taa seurata se, että hewonen „ulkonee“; liian pitkät tankokoppelit taas tuottavat sen epäkohdan, että hevosien käynti tulee horjuvaksi ja epävarmaksi käännöksissä. Työhevosien tankokoppelit olkoot siitä syystä niin pitkät, ettei hewonen liiallisesti tule estetyksi sivuliikkeisensä, j. o. sen tulee voida liikkua vähän sivulle päin heti muuttamatta tangon (waunujen) suuntaa. Waunuhewosten tankokoppeliin sitäwas-
toin täytyy kaupungissa ajettaessa olla jotenkin lyhyet, että ne helpottaisivat kään-
nöksiä ja pyörahdyksiä, kun tankokoppelit ja wetohihnat ovat lyhyiksi jännitetyt, ja kuskin wallassa täytyy olla, kun tarve waatii, äkkiä voida muuttaa waunujen suun-
taa. Warmaankaan ei se ole hevosille mukavaa, mutta sitä ei voi auttaa. Maan-
tiellä ajettaessa tankokoppelit täytyy kiinnittää yhtä tai kahla läpeä pitemmäksi kuin kaupungissa ajettaessa.

Waununtanko ei saa kohota liian korkealle eikä riippua liian matalalla. Edellisessä tapauksessa se sattuu hevosien päähän, kun ajetaan jonkun tiellä olevan syvänteen yli, ja jälkimmäisessä tapauksessa hevoselle tulee tarpeeton taakka kan-
nettavaksi.

Hewosten täytyy olla niin waljastetut, että ne muodostavat suoran viivan. Ristiohjat kiinnitetään tästä syystä niin, että päät ovat suoraan eteenpäin, ja että kaikki neljä ohjasta toimii samalla tavalla. Jos ristiohjat kiinnitetään niin, että hevosien pää kääntyy ulospäin, niin se näyttää rumalta ja estää hevosien lii-
keitä eteenpäin. Hyvin edullista on pujettaa ristiohjat luusta tai metallista tehdyn renkaan läpi, jonka kautta ne paremmin pysyvät yhdesä eivätkä niin helposti se-
kaannu. Jos hewonen tahtoo kääntää päätänsä sisä- tai ulkopuolelle, niin sen paik-
kaa täytyy usein muuttaa, j. o. sen täytyy waljastaa milloin oikealle milloin taas-
vasemmalle puolelle. Yhtäläisyyden vuoksi mainittakoon, että hevosien harjain sa-
masta syystä täytyy kallistua samalle puolelle, tavallisesti oikealle.

Waljastaisja kuskin täytyy olla puettuna tallinuttuunsa ja käyttää suurta esiliinaa edessään, ettei hän liikaifi kuskipukuaan.

Heti kun waljastus on toimitettu, niin kuski vielä kerran luo katsahduksen kaikkeen voidakseen oikaista wian, jos jotakin olisi unohtunut, sen jälkeen hän riisuu yltänsä esiliinan ja tallinutun sekä pukeutuu kuskipukuun ja ottaa hanskikkaat käteensä. Senjälkeen hän ottaa wasempaan käteensä suittset, joiden jo ennakolta täytyy olla tarfoin asetetut, nousee oikean kätensä awulla kuskituolille wasemmalta puolelta, pistää ohjain pään jalkainsa wäliin ja istuu niitten päälle, sekä ottaa heti, näin istuimelle noustuaan, oikeaan käteensä ruoskan, joka on pystyssä tupeksaan.

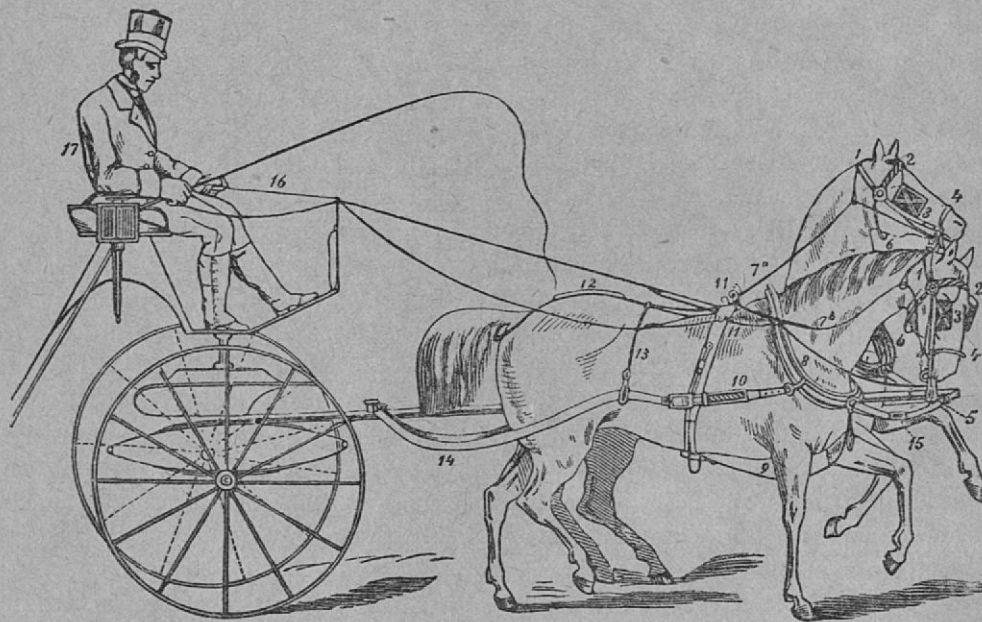
Riisuminen tapahtuu päinwastaisessa järjestyksessä, siis: 1 Kannatus-ohjat otetaan sitolkan koukuista. 2 Räsi- ja ristiohjat hellitetään. 3 Waunukoppelit irroitetaan. 4 Wetohihnat irroitetaan waunuista ja pannaan hevossten selkään. 5 Tanfokoppelit riisutaan pois kokonaan ja pistetään solkiinsa. 6 Hewoset wiedään warowaisesti toistensa ohi.

Silain riisuminen tapahtuu päinwastaisessa järjestyksessä kuin niitten selkään asettaminen; hewonen asetetaan takaperin hinkaloonsa. Ränkiäiloja käytettäessä se tapahtuu seuraawalla tavalla: leukahihna irroitetaan, ulkopuoleinen ohja päästetään fuolaimista, päittimet otetaan päästä, häntäwyö hellitetään, mäki- ja watsawyöt awataan, ränget nostetaan oikealla kädellä ja wedetään sitten molemmilla käsillä faulan kaidinpaan osaan, käännetään siinä ylös-alaijin sekä otetaan warowaisesti hewosen pään yli, hewonen käännetään oikeinpäin hinkaloonsa, jonka jälkeen silat ripustetaan sen takapuolelle, sikfi kunnes ne wiedään silahuoneeseen.

Kuskin tulee pitää sen sääntönään, että hän puhdistaa waunut heti käyttämisen jälkeen; sillä ensiksikään se ei sowellu hywään tallijärjestykseen, että ne owat likaifina liiterissä, mutta wieläpä ne pahenewatkin eiwätkä ole heti walmiit käytettäwiksi, kun kuski saa waljastamiskäsky.

Hewosten ajaminen, itse ajamistaito, ei kuulu tähän lyhyiseen esitykseen; ainoastaan muutamia sanoja liitetään kuskin asennosta kuskituolilla, kun se yleensä on hywin wirbeellinen ja ruma: eteenpäin kallistuwa, selkä kaarewa, käsiwarret siwuilta kauwakfi ulospäin tai weltoosti riippuwasja asennosja, polwet ylöspäin ja jalat eritawalla asetetut. Monella on kauniit hewoset ja mukfeat waunut, mutta kokonaisuudessaan tämä ei näytä miltään, kun kuski istuu, käyttäähäni etewän hewosmiehen laufetta, niinkuin palowartija pufilla.

1 Niskahihna on liiaksi taaksepäin. 2 Otsahihna on liian pitkä ja riippuu liiaksi alaspäin. 3 Silmälaput ovat liian helposti kiinnitetyt. 4 Kuonohihna on liian pitkä. 5 Tanko on liian matalalla. 6 Leufahihna on liian pitkä. 7 a Kannatus-ohjat liian lyhyet. 7 b Kannatus-ohjat liian pitkät. 8 Kaari liian suuri. 9 Rammita liian pitkä. 10 Rahje liian pitkä. 11 Sitolffa on liiaksi eteenpäin eikä tarpeellisen lujasti kiinnitetty. 12 Häntävyö on liian pitkä. 13 Vetohihnan kannatin liian lyhyt. 14 Vetohihnat liian pitkät. 15 Tankokoppeli ei ole tarpeeksi lujassa. 16 Suitsien ja ruoskan asento väärä, kun ainoastaan vasen ohja on waikuttamassa, ja ruoska häiritsee vasemmanpuoleista hevosta, joka yffin wetää waunuja. 17 Kuskin asento ja ryhti wirheellinen.



Kuva 6. Wäärin waljastetut ja wirheellisesti ajetut ajoneuvot.

Ruskin paikka on keskellä kuskituolia, jos hän istuu siinä ylös, muussa tapauksessa oikealla puolella, ja hänen tulee istua korkealla eteenpäin kaltevilla tyhnyillä. Jos ei sellaista ole, niin hänen täytyy hevosloimista laatia itselleen kaltevan istuimen. Ruskin tulee istua selkä suorana olematta kankea ja pää pystyssä, hartiat hyvin taaksepäin ja yhtiä korkealla, käsiwarret vähän ruumiiseen nojautuen yläosaltaan ja muodostaen jotenkin tylsän kulman käsiwarrien alaosan kanssa, joiden tulee nojautua watsaa vastaan (kun hän ei aja „englantilaisella tavalla“) vähän alapäin tai wututettuina; käsien tulee olla edessä ulkopuoli ylöspäin yhtiä kaukana eteenpäin ja pari tuumaa toisistaan, sääret suoraan eteenpäin, polvet, kantapää ja warpaat hyvin kiinni toisistaan. Jos omitistaja itse ajaa hevosta, ja kuski istuu vieressä tai takana, niin hän istuu äsken mainituksa asennossa, ainoastaan sillä eroituksella, että käsiwarret ovat ristissä rinnan päällä. Kun kuski on wirkanja toimituksessa kuskituolilla, niin hän ei saa kääntää silmiänsä pois hevosta ja tiestä, eikä polttaa tupakkia, vielä vähemmän syödä, ei puhua kenenkään kanssa tahi turhaan läiskä ruoskalla, hän ei saa tervehtiä, warjinkaan lakkiansa nostaa. Seisossaan paikoillaan tyhjällä waimulla tai ajaessaan sellaista, hänen tulee tervehtiä tuttuja, ylhäisempiä henkilöitä ajettamalla oikean kätensä suoraan ylöspäin rinnan oikealle puolelle kämmenen leveyden kaulan alapuolelle, niin että ruoska tulee waakasuoraan asentoon sekä käsiwarri siwulle. Samalla tavalla hän tervehtii herrasväkeään heidän waimuihin noustessa ja niistä poistuesssa, taikka kunnollessaan jotakin määräystä. Myöskin odottaessaan herrasväkeään hänen tulee ryhdikkäästi istua kuskipuolella; wasen käsi pitää juitia samaten kuin ajaessa, eiwätkä ne saa riippua weltoesti alapäin, oikeassa kädessä on ruoska noin 4 tuumaa kädensijan yläpuolella vähän eteenpäin kallellaan oikeaa reittiä vastaan. Kuski ei milloinkaan saa ajaa ilman hanjikkaita.

Wielä muutamia sanoja ajamisesta: 1 Tallista siihen paikkaan, josta kuski ottaa ajelemaan lähtijät, sekä takaisin tallin luo hänen täytyy ajaa käwelyä, samaten myöskin kaupungissa tyhjillä waimuilla ajettaessa. Hänen tulee myöskin ajaa sellaiseen paikkaan, että herrasväki mukawasti jalkineitaan liikaamatta voivat nousta waimuihin ja niistä pois.

2 Kuski ei milloinkaan saa ajaa niin kowaa kuin „hihnat ja waljaat kestävät“. Hienompiensa waimujen edessä hevoset eiwät saa liian wapaasti rawata — se ei ole kaunista, ja siitä seuraa usein onnettomuuksia. Tätä sääntöä tulee noudattaa etenkin wilkasliikkeillä kaduilla ja teillä ajettaessa;

mutta kun kulkua on aivan esteetönkin, niin liika nopeutta on vältettävä. Kuormitetun työvaunun edessä olevan hevosen tulee juosta ainoastaan hösää, ja jos kuorma on raskas ainoastaan kävelyä. Jota enemmän sitä sääntöä noudatetaan, ettei ajeta liian kovaan, sitä kauvemmin hevonen kestää, sitä enemmän se voi päivän kuluessa tehdä työtä rasittumatta, ja sitä helpommin vältetään jäsenten vahingoittumista (ontumista). Mäskäystä täytyy, jos mahdollista, ajaa käyden.

3 Toista vaunua vastaan tullessa käännytään oikealle; ohjajaminen tapahtuu vasemmalta puolelta, joten edellä ajaja kääntyy oikealle. Jalkamiehiä varoitetaan huutamalla „warokaa“! Vilkasliikkeillä kaduilla tulee ajaa niin paljon kuin mahdollista oikealla puolella. Poikkikatuja kulkiessa, kun käännytään toiselle kadulle, hevosia täytyy pidättää. Katuojien ja muiden kaduilla ja teillä olevien syvennyksien yli ajetaan aina hiljaa ja wiistoon suuntaan, että töyssäys olisi mahdollista pienin; tämä on vaarin otettava sekä matkustajain että vaunujen tähden, joiden vieterit muussa tapauksessa saavat wikoja ja vieläpä voivat katketa.

4 Ei saa milloinkaan ajaa löyhällä ohjilla, ei edes maantiellä kulkiessa, missä kulkua on vapaa. Kuskin täytyy aina „pitää hevoset wallassaan“, niin että hän, jos jotakin tulee eteen, heti voi vähentää wauhtia tai pysähtyä, hänen täytyy, jos hevoset peljästyivät perässä ajajaa tai ratsastajaa, heti voida hillitä niitä. Tämä ei milloinkaan voi tapahtua löyhällä ohjilla, josta syystä hevoset usein ovat lähteneet laukkaamaan.

5 Jos hevosten nopeampaa kulkua hiljennetään, niin sen täytyy tapahtua vähitellen. 10—12 askelta siitä paikasta, jossa vaunujen tulee pysähtyä, vähennetään wauhtia, jonka jälestä 2—3 viimeistä askelta ajetaan kävelyä, ennenkuin pysähdytään. Jos on pysähdyttävä portin, oven tai muun sellaisen eteen, niin silloin seisautetaan siten, että astin on sijäankäytävän keskikohdalla. Monet kuskit luulewat toimittawansa jotakin erinomaista, kun he äkkiä seisauttavat hevoset nopeimmassa ravissa. Tämä on kumminkin suuri wika; sillä ensikkin se on hywin epämiellyttävää vaunuissa istujille ja hevosia wahingoittawaa, ja sen lisäksi filat ja waunut voivat mennä rikki.

6 Jos vaunujen tulee odottaa jonkun portin edessä, niin kuski ei saa, sitteinkin herraswäki on waunuista poistunut, seisauttaa sen eteen, waan hänen tulee kääntyä ja odottaa jonkun matkan päässä, ettei estäisi toisia portin kautta kulkemasta tai sen luo ajamasta.

7 Ruoskaa, joka välttämättömästi täytyy olla jokaisella kuskillä, ei saa väärin käyttää, vaan sitä on säännöllisesti käytettävä ainoastaan pieneksi muistutukseksi hevosille tai toiselle niistä? Siinä tapauksessa tehdään oikealla ran-teella pieni äkkinäinen kierros oikealle tai vasemmalle ja ruoskaa käytetään niin, että lyönti alhaalta ylöspäin kohtaa hevosen lapa-luuta. Tästä syystä ei voida suosit-taa pitkiä nuorattomia ajoraiippoja, ei myöskään saa nuoraa kietoa warren ympäri, sillä siinä tapauksessa ruoska ei ole kunnossa samassa filmänräpäyksejässä kuin sitä tarvitaan. Jos ruoskaa käytetään rankaisuvälineenä, niin sen tulee tapahtua le-wollisesti ja siten, että tarkasti katsotaan, mihin lyönti sattuu. Rangaistuksen tulee seurata heti rikoksen jälkeen; — sillä jos hevosta rankaisee sopi-mattomalla ajalla, niin ei se laisinkaan ymmärrä, minäkätähden sitä rangaistaan, ja sitä tulee pian mahdottomaksi pitää kurissa.

Jos hevonen pelkää jotakin, niin rankaiseminen on ehdottomasti hyljät-tävä — kohdatestaan toiste samallaista, se vasta oikein peljästyh. Rauhoittawan puhelun kautta ja, jos hevonen on peljästynyt jotakin esinettä, antamalla sen katsella tätä esinettä vähän lähempää, saavutetaan parempi tulos kuin rangaistuksella.

Syvin tavallista on nähdä kuskin rankaisevan kompastelemaa hevosta, eikä kuski silloin tavallisesti tyhdy yhteen ruoskan lyöntiin, vaan lyö lyömistään tuota onnetonta eläintä. Saattaa olla tapauksia, jolloin on oikein rangaista kompastelemaa hevosta, nimittäin jos hevonen „käy torffuen“ — siinä tapauksessa yksi hyvä lyönti riittää sitä herättämään. Mutta tavallisesti kompasteleminen seuraa hevosen väsy-myksestä ja silloin on paras keino estää sen uudistumista wauhdin hiljentäminen ja antaminen hevosen käydä jonkun matkan. Syvin kuvaava on se, että kompastelewa hevonen saa rangaistuksen — ruoskanlyönnit, kun näillä sitä vastoin, jos oikeus kaiffialla olisi hallitsewa tässä maailmassa, tulisi olla päinvastainen suunta; sillä kun kompastelewa hevonen on kaatumaisillaan, niin ei tämä useinkaan tapahdu siitä syystä, että hevonen on unelias ja väsynyt, vaan sentähden että kuski on nukkui-maisillaan tai kääntää silmänsä ja ajatuksensa kalleen muuhun kuin hevoseen. Ei kukaan voi sille mitään, että hän on väsynyt ja uninen, mutta kun niin on asian laita, niin silloin ei pidä mennä kuskipukille hevosia ohjaa-maan, eikä missään tapauksessa antaa oman uneliaisuuden seurausten niitä kohdata. Melkein aina, kun on huono keli, se on kuskin syy, jos hevonen kaatuu, — joko hän on ajanut liian kowaa, niin että hän waiwoin tai ei ollenkaan ole woinut estää kompastelemaa hevosta kaatumasta tai hän on ajanut liian löyhällä ohjilla.

Ruokan suhteen täytyy vielä lisätä, että sitä täytyy pitää hiljaa eikä sitä saa, kuten jo aikaisemmin mainittiin, turhan päiten läiskä; tätä on vältettävä siitä syystä, ettei säikäytettäisi toisten ajoneuvojen edessä olevia hevosia.

Talviaikana, tai kun ilma on kylmää ja kosteaa, niin kuskipukille tulee ottaa yhteenpantuja, lämpimiä peitteitä, jotka lyhemmän seisahduksen aikana yhteenpantuina heitetään hevosten munaseutujen yli, koska ihon äffinäinen kylmettyminen tässä paikassa helposti saattaa tuottaa vieläpä hyvin vaarallisia kylmettymistäuteja, ja pitemmän seisahduksen aikana ne lewitetään koko ruumiin yli. Ensin mainitun kuski voi hyvin helposti toimittaa lähtemättä kuskipukilta, ja toimittaakseen jälkimmäisen hänen ei tarvitse muuta kuin ilmänräpäykseksi lähteä sieltä. Kuskipukilta voi sitten vetää peitteet pois, kääriä ne yhteen ja panna ne paikoilleen muutamassa ilmänräpäyksessä. Näitä peitteitä, jotka ulkona käytettyinä usein tulevat märkiksi tai ainakin kosteiksi, ei saa kotiin tultua panna hevosten selkään, jotka silloin tarvitsevat lämpimän ja kuivan peitteen. Paras olisi silloin, kun täytyy pitemmän ajan odottaa, antaa hevosten kävellä, mutta tämä ei käy laatuun kaupungissa. Peitteen pitäminen seljässä ajettaessa on vähemmän edullista. Silloin on melkein mahdoton välttää hevosten hifoamista, ja jos ne sitten joutuvat hetkeksi seisomaan, niin ne helposti vilustuvat, kun peitteet, jotka ovat tulleet kosteiksi eläimellisestä höyrystä, vaikuttavat jäähdyttäväisesti lämmittämisen sijaan. Etenkin täytyy vakavasti varoittaa pienien wettä pitävien peitteitten käyttämistä vastaan, joita usein nähdään hevosilla. Nämät peitteet estävät kokonaan höyryämisen, samalla kun ne vaikuttavat kovan hifoamisen, ja tästä seuraa, ettei hiki pääse pois hevosen ruumiista, vaan jää siihen jääkylmänä kosteutena. Jokainen voi hyvin ymmärtää, ettei tämä voi olla hevoselle hyödyllistä ja mieleistä. Kun wainuhevosia käytetään sellaiseen ajoon kaupungissa, jolloin ne enemmän joutuvat seisomaan kuin liikkumaan, niinkuin esim. ostokilla oltaessa, niin hevosille saattaa olla hyödyllistä, ja jos on kylmä, että silain alla on sitä warten valmistettu ohut peite.

On hyvä juottaa hevosta työn aikana ei kumminkaan liian usein, ja samalla on myöskin warottava, ettei se juo liian paljon yhtäikaa, eikä liian kiiwaasti, jekä ettei wesi ole liian kylmää. Jos hevonen on juonut liian paljon wettä — joka voi tapahtua, waikka sitä mieluummin on vältettävä — niin ei saa antaa sen juosta

liian kovia taikka ylellisesti ponnistaa voimiansa heti juottamisen jälkeen, jolloin vedellä kowin täytetty mahalaufku sellaisissa tapauksissa helposti voi haljeta.

Mitä warowainen täytyy olla heti hevosen syömisen jälkeen, jonka usein täytyy tapahtua työn keskeytymisen aikana. Sopivinta on juottaa hevosta joko juuri ennen syömistä, taikka sen parhaillaan syödessä. Syömisen jälkeen sitä ei pidä juottaa, ennenkuin noin neljän tunnin kuluttua. Jos sitä ennen juotetaan, warjinkin runsaan aterian jälkeen (aamulla, päivällä tai illalla), niin ruuan sulatus keskeytyy, eikä ruoka siinä tapauksessa tee oikein hyvää vaikutusta.

Kun hevonen ajon jälkeen on wiety talliin, niin se hierotaan oljilla kuiwaksi; jos se on kowin hikiäinen, niin pahin hiki ensin poistetaan puivella hikiweitsellä. Kun se on kuiwattu hywin kuiwaksi, niin se peitetään, jos on kylmä, lämpimällä peitteellä. Niikkakarwat puhdistetaan, sittenkuin lika on kuiwanut, hieromalla niitä oljilla. Jos niikkakarwat tahdotaan pestä puhtaiksi, niin tehtäköön se niin perusteellisesti, ja mielummin lämpimällä vedellä, että wesi lopuksi on warsin kirkasta, jonka jälkeen ne huolellisesti kuiwataan.



Mäntän Paperitehdas

valmistaa

käsin tehtyjä ensi- ja toislajisia pusseja **rautapaperista,**

Kirjeenkuoria

sekä

Kääre-, Pullo-, Paino-, Toaletti- ja Afissipaperia.

Hintaluetteloja ynnä näytteitä pyynnöstä ilmaiseksi ja postivapaasti.

Luonnonruskeaa paperia myydään Suomessa ja Wenäjällä ainoastaan Suomen Paperiyhdistyksen kautta Helsingissä.

Osote

G. A. Serlachius

Vilppula & Mänttä.



Nikolainfantti,
Baja Nyheter'in kirjaino, 1900.

